

1 **OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE**

2 **ORDONNANCE D'AUDIENCE OH-1-2003**

3 **PIPELINES TRANS-NORD INC.**

4 **DEMANDE D'APPROBATION DU PROJET D'ACCROISSEMENT DE LA CAPACITÉ**
5 **ET D'INVERSION DU SENS DE L'ÉCOULEMENT DU PIPELINE**

6 **PREUVE DIRECTE ÉCRITE DE PETRO-CANADA**

7
8 **Q1 : Pourriez-vous décrire l'intérêt que Petro-Canada porte à cette procédure?**

9 R : Petro-Canada est l'une des plus importantes sociétés pétrolières et gazières
10 intégrées du Canada. Nos activités en aval comprennent l'exploitation de trois raffineries
11 situées respectivement à Edmonton, à Oakville et à Montréal et d'une installation de
12 fabrication de lubrifiants à Mississauga. Nous sommes également l'un des principaux
13 négociants de produits raffinés au Canada, que nous offrons en vente par l'intermédiaire
14 d'un réseau de points de vente au détail et en gros répartis dans tout le Canada.

15 En Ontario, Petro-Canada exploite non seulement la raffinerie de Oakville et
16 l'installation de fabrication de lubrifiants de Mississauga, mais elle est également
17 propriétaire d'un tiers de Pipelines Trans-Nord Inc. (« Trans-Nord ») (tout comme Shell
18 Canada Limitée et Compagnie pétrolière impériale Ltée). Comme il sera plus amplement
19 expliqué ci-après, Petro-Canada a conclu avec Trans-Nord une convention prévoyant
20 l'accroissement de la capacité et l'inversion partielle du sens de l'écoulement du réseau
21 de pipelines de Trans-Nord (le « projet d'inversion »). Par conséquent, Petro-Canada
22 soutient la demande de Trans-Nord et est intervenue dans le cadre de la présente audience
23 afin d'exhorter l'Office national de l'énergie (l'« ONE ») à approuver celle-ci dans les
24 plus brefs délais.

1 **Q2 : Petro-Canada peut-elle aider l'ONE à comprendre les événements survenus**
2 **récemment au sein du secteur du raffinage canadien qui l'ont amenée à proposer le**
3 **projet d'inversion à Trans-Nord?**

4 R : Oui. Afin de placer le projet d'inversion, et sa nécessité pour Petro-Canada, dans
5 un contexte approprié, celle-ci a retenu les services de consultation de
6 Purvin & Gertz Inc., à laquelle elle a demandé ce qui suit :

- 7 1. Fournir des renseignements contextuels sur le secteur du raffinage de l'Est canadien
8 et les marchés connexes.
- 9 2. Décrire les défis avec lesquels le secteur du raffinage canadien doit composer afin de
10 demeurer viable en tenant compte de la nouvelle réglementation gouvernementale.
- 11 3. Décrire la manière dont les besoins en produits raffinés en Ontario seraient satisfaits
12 par suite de l'accroissement éventuel de la capacité du pipeline de Trans-Nord entre
13 Montréal et Farran's Point et entre Farran's Point et Belleville, ainsi que de
14 l'inversion éventuelle du débit dans le pipeline de Trans-Nord entre Farran's Point et
15 Toronto.

16 Ce rapport a été déposé auprès de l'ONE et son auteur, M. Gareth Crandall, sera
17 en mesure de répondre aux questions concernant de rapport lors de l'audience de l'ONE
18 en juin.

19 **Q3 : Pourriez-vous donner plus de précisions sur la raison pour laquelle Petro-Canada a**
20 **besoin du projet d'inversion de Trans-Nord, compte tenu des constatations et des**
21 **conclusions de Purvin & Gertz?**

22 R : Comme l'a indiqué Purvin & Gertz dans son rapport, depuis plusieurs années une
23 pression intense est exercée sur les raffineurs pétroliers nord-américains pour qu'ils
24 deviennent plus efficaces tout en devant en même temps faire face à l'augmentation
25 considérable des dépenses nécessaires entraînées par la nouvelle réglementation
26 environnementale et celle qui se dessine. Afin de demeurer concurrentielle dans ce
27 contexte, Petro-Canada a étudié la manière dont elle exerçait ses activités dans le secteur
28 du raffinage.

29 Dans l'Ouest canadien, les investissements nécessaires pour répondre aux
30 exigences réglementaires en matière de carburants à basse teneur en soufre sont planifiés

1 de façon à tirer éventuellement parti des possibilités d'intégration verticale présentées par
2 la production accrue des sables pétrolifères. Dans l'est du Canada, nous avons
3 désengorgé notre raffinerie de Montréal et nous prévoyons en accroître la capacité de
4 manière à réaliser davantage d'économies d'échelle tout en respectant les exigences de la
5 loi quant aux carburants à basse teneur en soufre. À Oakville, nous avons entrepris un
6 examen intensif des coûts et de la faisabilité de la mise à niveau de l'usine afin de
7 répondre aux exigences de loi en matière de qualité des carburants.

8 Jusqu'à présent, nous avons conclu que les coûts de la mise à niveau nécessaire
9 afin de respecter la réglementation actuelle à l'égard de l'essence et du soufre distillé sont
10 considérables et que des dépenses supplémentaires non négligeables seront aussi
11 éventuellement nécessaires pour que nous puissions respecter la réglementation future. Il
12 y a également lieu de se demander si les investissements à Oakville sont
13 économiquement justifiables, compte tenu de la taille et de la capacité de traitement de
14 l'usine. Par conséquent, nous examinons d'autres moyens de nous procurer des produits
15 raffinés afin d'approvisionner nos marchés en Ontario. Comme l'a expliqué
16 Purvin & Gertz, Montréal est la source ou l'intermédiaire logique de cet
17 approvisionnement; c'est la raison pour laquelle nous soutenons le projet d'inversion de
18 Trans-Nord. L'Ontario est un marché crucial pour Petro-Canada et nous sommes engagés
19 à servir notre clientèle avec fiabilité et efficacité.

20 **Q4 : Le rapport de Purvin & Gertz mentionne la fermeture éventuelle de la raffinerie de**
21 **Oakville. Quelles observations pouvez-vous faire sur les projets de Petro-Canada à**
22 **cet égard?**

23 R : Depuis le début de l'examen de l'imposition de nouvelles exigences à l'égard des
24 carburants à basse teneur en soufre et au débat qu'elles ont occasionné, il a été largement
25 reconnu que certaines raffineries risquaient de fermer. Oakville était l'une d'entre elles.

26 La conversion de la raffinerie de Oakville en une installation terminale serait
27 relativement simple, étant donné qu'il y existe déjà des installations de stockage en
28 réservoir et de chargement. Petro-Canada prendra une décision définitive à cet égard une
29 fois que l'ONE aura rendu sa décision relativement à la demande de Trans-Nord.

1 **Q5 : Petro-Canada a-t-elle envisagé les mesures qu'elle pouvait prendre si le projet de**
2 **Trans-Nord n'était pas approuvé?**

3 R : Oui.

4 Petro-Canada avait tout d'abord prévu que Trans-Nord serait en mesure de faire
5 approuver le projet à la fin de 2002 ou au début de 2003. Pour diverses raisons, cela n'a
6 pas été possible. Comme la date butoir du 1^{er} janvier 2005 approche, Petro-Canada
7 continue d'étudier des plans d'urgence.

8 L'une des options consisterait à mettre la raffinerie de Oakville à niveau. Une
9 autre option serait de prendre d'autres arrangements afin d'acquérir des produits raffinés
10 pour les distribuer en Ontario, notamment au moyen du transport ferroviaire, par camions
11 et maritime et d'échanges. Bien que ces arrangements ou des combinaisons de ceux-ci
12 soient réalisables, nous serions préoccupés par leur viabilité à long terme et la fiabilité de
13 l'approvisionnement destiné à la clientèle et aux marchés ontariens compte tenu de
14 l'ampleur des déplacements de produits qui seraient nécessaires.

15 **Q6 : Avez-vous des observations sur la nécessité d'obtenir une décision rapide de l'ONE?**

16 R : Oui.

17 Le 1^{er} janvier 2005, date limite prévue par la loi pour que le secteur canadien
18 passe à l'essence à basse teneur en soufre, n'est désormais que dans 20 mois. En
19 l'absence d'une décision à l'égard de la demande de Trans-Nord, Petro-Canada devra
20 faire de la planification d'urgence complexe et coûteuse. Notre dilemme est le suivant :
21 pour préserver notre capacité de respecter la date du 1^{er} janvier 2005 aux fins de la mise
22 en service de la raffinerie de Oakville mise à niveau, les activités d'ingénierie,
23 d'approvisionnement et de construction (« IAC ») devraient être accélérées à compter de
24 juillet de cette année. Les frais associés à ces activités seraient de l'ordre de 10 M\$ par
25 mois, sommes qui ne pourraient pas être récupérées si la mise à niveau n'était pas
26 réalisée. Reporter ce programme signifierait courir le risque que le projet d'inversion de
27 Trans-Nord ne soit pas approuvé selon des modalités acceptables. Petro-Canada devrait
28 alors prendre des arrangements extraordinaires (et coûteux) pour s'approvisionner à
29 compter du 1^{er} janvier 2005 jusqu'à ce que la raffinerie de Oakville mise à niveau soit

1 mise en service ou qu'une autre méthode d'approvisionnement en produits soit élaborée
2 pour l'Ontario.

3 Les conséquences d'une telle perturbation dans la disponibilité des produits au milieu de
4 l'hiver 2004-2005 pourraient nous placer dans une situation potentiellement risquée au
5 chapitre de l'approvisionnement.

6 **Q7 : Petro-Canada a-t-elle des observations sur la discussion relative à la disponibilité de**
7 **l'approvisionnement en produits raffinés à Montréal présentée dans le rapport de**
8 **Purvin & Gertz?**

9 R : Nous avons étudié ce rapport et nous sommes également d'avis qu'il y aura des
10 produits raffinés en quantité suffisante à Montréal. Comme en a fait état Purvin & Gertz,
11 il est prévu que des raffineries européennes réalisant déjà des économies d'échelle et
12 ayant déjà la capacité de fabriquer des produits raffinés à teneur ultra basse en soufre
13 disposeront de surplus d'essence. Ces volumes peuvent être débarqués à Montréal et,
14 grâce à la capacité de raffinage existante et accrue du Québec, ils permettront de répondre
15 aux besoins de Petro-Canada.

16 **Q8 : Pourriez-vous décrire les principes commerciaux qui sous-tendent le soutien que**
17 **Petro-Canada apporte à la demande de Trans-Nord ainsi que la convention de**
18 **soutien des installations conclue entre Petro-Canada et Trans-Nord?**

19 R : Comme l'a indiqué le rapport de Purvin & Gertz, le segment de pipeline de
20 Trans-Nord situé entre Farran's Point et Toronto, qui est exploité à environ 20 % de sa
21 capacité, a été grandement sous-utilisé au cours des dernières années. En tant
22 qu'expéditeur utilisant le pipeline de Trans-Nord et propriétaire de celle-ci, Petro-Canada
23 avait pleinement conscience de cette situation et de la possibilité que celle-ci offrirait
24 d'inverser le sens de l'écoulement du pipeline situé entre Farran's Point et Toronto de
25 manière assurer le transport des produits raffinés provenant de Montréal dans la région de
26 Toronto.

27 Par conséquent, Petro-Canada a demandé à Trans-Nord d'étudier la possibilité
28 d'inverser le sens de l'écoulement du pipeline entre Farran's Point et Toronto, tout en
29 demeurant en mesure de répondre aux besoins existants en ce qui a trait au transport des
30 produits de Montréal vers Ottawa et Cornwall et des points de livraison tels que

1 Kingston, Maitland et Belleville. La direction de Trans-Nord a conclu que cela serait
2 techniquement et économiquement réalisable et qu'elle était prête à recommander ce
3 projet aux propriétaires de Trans-Nord, sous réserve des conditions suivantes :

- 4 • le projet doit être soutenu par des conventions d'expédition ou de
5 paiement à long terme;
- 6 • Petro-Canada doit prendre en charge les frais d'aménagement du projet si
7 elle décidait de ne pas y donner suite;
- 8 • l'utilisation accrue doit entraîner la diminution des droits payés par tous
9 les clients de Trans-Nord.

10 Ces principes ayant été jugés acceptables par Petro-Canada, Trans-Nord a obtenu
11 l'approbation de son conseil d'administration vers le milieu de 2002 afin de présenter sa
12 demande à l'ONE et de négocier une convention de soutien des installations (la « CSI »),
13 qui a été signée le 23 octobre 2002.

14 **Q9 : La CSI prévoit que Petro-Canada se verra accorder un accès prioritaire à la**
15 **capacité à l'égard de laquelle elle s'est engagée (jusqu'à 8 000 m³/j). Pourquoi**
16 **Petro-Canada doit-elle obtenir un engagement d'accès prioritaire de Trans-Nord et**
17 **pourquoi considère-t-elle que cet engagement doit être approuvé par l'ONE.**

18 R : La convention commerciale conclue entre Trans-Nord et Petro-Canada stipule que
19 Petro-Canada doit en réalité garantir financièrement l'investissement de Trans-Nord dans
20 les installations du projet d'inversion en concluant un engagement d'expédition ou de
21 paiement à long terme, et rembourser les frais d'élaboration du projet si, pour quelque
22 raison que ce soit, celui-ci n'est pas exécuté. Petro-Canada était disposée à accepter ces
23 obligations afin de pouvoir remplacer de façon sécuritaire et fiable les produits raffinés
24 qui étaient produits auparavant à Oakville. Cette garantie d'approvisionnement et cette
25 fiabilité du service ne sont réalisables que si Petro-Canada dispose d'un accès prioritaire
26 garanti à la capacité qu'elle a payée. À cette fin, Petro-Canada a demandé un accès
27 prioritaire, et Trans-Nord a accepté de faire une demande à cet effet.

1 De l'avis de Petro-Canada, l'ONE devrait approuver l'accès prioritaire, comme le
2 prévoit la CSI, et ce, sans réduction (mis à part la réduction requise pour tenir compte des
3 exigences d'Ultramar). Notre demande est fondée sur les facteurs suivants :

4 Premièrement, si Petro-Canada garantit financièrement la capacité qui doit être
5 construite, il est tout à fait équitable qu'elle bénéficie d'un accès prioritaire. Inversement,
6 il serait tout à fait injuste que les parties qui n'ont pris aucun engagement à l'égard de
7 cette capacité bénéficient d'un accès à ces installations au détriment de Petro-Canada.

8 Deuxièmement, la preuve soumise jusqu'à ce jour démontre que seule Ultramar a
9 fait une demande relative à la capacité des installations du projet d'inversion. Trans-Nord
10 a entrepris un processus d'appels de soumissions équitable, ouvert et transparent.
11 Petro-Canada et Ultramar sont les seules sociétés qui se sont montrées intéressées à
12 obtenir une capacité. Il est inutile et injuste qu'une telle capacité soit réservée à des
13 expéditeurs éventuels au détriment des expéditeurs qui ont démontré un intérêt et sont
14 disposés à promouvoir ce projet.

15 Troisièmement, Petro-Canada estime que si la capacité d'expéditeurs futurs
16 d'accéder au projet d'inversion pose un problème, il sera préférable d'y voir au moment
17 où ces expéditeurs se manifesteront et demanderont des services. L'approbation de
18 l'accès prioritaire n'empêche pas un tel expéditeur d'obtenir des services s'il en fait la
19 demande à l'ONE. Petro-Canada croit comprendre que l'ONE pourrait étudier une
20 demande visant la prestation de services (et la construction d'installations) par
21 Trans-Nord. Si le demandeur peut démontrer que Trans-Nord peut y parvenir sans subir
22 de préjudice injustifié, l'ONE pourra ordonner à celle-ci de s'exécuter. Petro-Canada juge
23 qu'il s'agit là d'une méthode appropriée pour traiter les demandes des expéditeurs
24 éventuels.

25 Quatrièmement, Petro-Canada souligne que l'approbation de l'accès prioritaire est
26 équitable dans ce cas-ci du fait qu'elle n'a pas tenté d'obtenir d'escompte sur ses droits,
27 ni de Trans-Nord ni de l'ONE, en retour de son engagement d'expédition à long terme.
28 Petro-Canada était disposée à se plier à l'objectif commercial de Trans-Nord consistant à
29 imposer des droits inférieurs à tous ses expéditeurs, et a choisi de ne pas demander
30 d'escompte à l'égard des engagements d'expédition à long terme, même si l'ONE a

1 consenti à de telles réductions par le passé. Si la demande d'accès prioritaire est rejetée et
2 que la capacité est « réservée » aux expéditeurs à court terme qui n'ont pris aucun
3 engagement, Petro-Canada sera obligée de réviser sa position à l'égard des droits
4 distincts pour les volumes à court terme et à long terme, et se réserve le droit de le faire.

5 **Q10 : Veuillez décrire les étapes entourant la négociation et la rédaction définitive de la**
6 **CSI et donner un aperçu de son contenu.**

7 R : L'élaboration et la rédaction définitive de la CSI ont été entreprises vers le milieu
8 de 2002, après que Trans-Nord a obtenu de son conseil d'administration l'approbation de
9 présenter à l'ONE sa demande à l'égard du projet d'inversion.

10 Étant donné l'ampleur du projet et des engagements en cause, Petro-Canada s'est
11 assurée la collaboration des dirigeants de Trans-Nord et de ses copropriétaires (Shell
12 Canada Limitée et Compagnie Pétrolière Impériale Ltée) aux fins de la rédaction de la
13 CSI. Bien que le processus s'en soit trouvé retardé, la version finale de la CSI a été
14 approuvée à l'unanimité.

15 Du point de vue de Petro-Canada, la convention commerciale fondamentale qui a
16 été conclue se résume ainsi.

17 1. Engagements de Trans-Nord :

- 18 • Trans-Nord a convenu de soumettre le projet d'inversion à l'approbation
19 de l'ONE. Il vise notamment les installations, le mode de fixation des
20 droits et la prestation des services conformément à la CSI (y compris
21 l'accès prioritaire jusqu'à concurrence de 8 000 m³/j).
- 22 • Trans-Nord a convenu de construire le projet d'inversion après en avoir
23 reçu l'instruction de Petro-Canada et avoir obtenu tous les permis,
24 approbations et autorisations nécessaires, y compris l'ordonnance de
25 l'ONE approuvant le projet.
- 26 • Trans-Nord a convenu de fournir des services à Petro-Canada en
27 contrepartie de droits qui seront approuvés par l'ONE et conformément
28 aux modalités des services qui sont stipulées dans la liste de tarifs déposée
29 auprès de l'ONE.

1 2. Engagements de Petro-Canada :

2 En contrepartie des engagements de Trans-Nord, Petro-Canada prend les
3 engagements suivants :

- 4 • Acquitter les frais d'élaboration du projet si celui-ci n'est plus soutenu.
- 5 • Après que l'ONE aura pris une décision relativement à la demande de
6 Trans-Nord, aviser cette dernière si elle souhaite que la construction soit
7 entreprise ou non.
- 8 • Expédier 8 000 m³/j ou payer une telle capacité dans le projet d'inversion,
9 pour une durée principale de dix ans, sous réserve d'un crédit octroyé à
10 l'égard des volumes expédiés par des tiers dans le projet d'inversion.
- 11 • Expédier 1 590 m³/j ou payer une telle capacité pendant une durée
12 secondaire de dix ans, sous réserve d'un crédit octroyé à l'égard des
13 volumes expédiés par des tiers dans le projet d'inversion.
- 14 • Entamer des négociations de bonne foi afin de tenir compte des exigences
15 des autres expéditeurs qui répondent à l'appel de soumissions lancé par
16 Trans-Nord.

17 Petro-Canada croit comprendre que, à l'heure actuelle, Ultramar a signé une
18 convention d'expédition ou de paiement avec Trans-Nord. Cette convention, ainsi que les
19 volumes déterminés pour Ottawa, Cornwall et les terminaux du tronçon est, ferait en
20 sorte que les engagements volumétriques stipulés dans la CSI que nous avons conclue
21 avec Trans-Nord soient modifiés. Trans-Nord a indiqué cette situation dans sa demande,
22 à savoir que Petro-Canada aurait un accès prioritaire à une capacité de 7 280 m³/j pendant
23 la durée complète de 20 ans et, en retour, un engagement d'expédition ou de paiement à
24 l'égard de ce volume pendant la durée principale et de 1 590 m³/j pendant la durée
25 secondaire de la CSI.

26 Comme il est souligné précédemment, Petro-Canada juge que, dans l'ensemble,
27 ces engagements sont équitables pour Trans-Nord, Petro-Canada et les autres expéditeurs
28 du réseau. Si l'ONE n'approuve pas l'un ou l'autre des éléments, l'entente commerciale
29 sera compromise. Ainsi, si l'ONE rejette les demandes insistantes de Trans-Nord à

1 l'égard des engagements d'expédition ou de paiement à long terme, il est très peu
2 probable que Trans-Nord ou ses propriétaires donnent suite au projet. De la même
3 manière, si Trans-Nord oblige Petro-Canada à conclure une telle convention, mais que
4 l'ONE refuse d'octroyer à cette dernière un accès prioritaire, nous devons remettre en
5 question le soutien que nous apportons au projet.

6

7